

L'axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe

Une série de lignes ferroviaires à grande vitesse relieront des villes d'Espagne et du Portugal au réseau français à grande vitesse, raccordant ainsi la péninsule ibérique au reste de l'Europe par le rail. Il s'agira là d'un atout majeur pour le réseau de transport européen. Cette «liaison ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe» réduira considérablement les temps de parcours. Le gain de temps sur le trajet Lisbonne-Madrid sera de plus de huit heures. Les déplacements entre Madrid et Barcelone seront au moins deux fois plus rapides, et la capitale espagnole ne sera plus qu'à quatre heures de la frontière française, d'ici à la fin de 2012. Ce projet présente en outre l'avantage majeur de réduire les émissions de CO₂ car du fret passera de la route au rail, et, sur cet axe, des passagers prendront plutôt le train que l'avion.

Le projet prioritaire n° 3 du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) se compose des liaisons à grande vitesse entre Porto et Lisbonne et entre Lisbonne et Madrid. Au départ de Madrid, deux branches feront la liaison avec le réseau ferroviaire français à grande vitesse, une branche atlantique et l'autre méditerranéenne (voir page 3).

La branche atlantique, pour laquelle l'aspect fret du projet revêt une importance particulière, relie Madrid-Vitoria-Irún à Hendaye-Dax-Bordeaux-Tours avant de rejoindre la ligne à grande vitesse existante Paris-Tours. La branche méditerranéenne relie quant à elle Madrid-Saragosse-Barcelone-Figueras à Perpignan-Montpellier-Nîmes et rejoint ensuite la ligne à grande vitesse existante Paris-Lyon-Marseille-Nîmes.

Le projet est confronté à de nombreux défis, notamment en ce qui concerne l'interopérabilité des réseaux. Les réseaux ferroviaires espagnol et portugais se caractérisent en effet par un écartement des voies différent de celui du reste de l'Europe. En outre, plusieurs problèmes se posent concernant les connexions transfrontalières entre l'Espagne et la France et concernant les différences de calendrier pour la construction des lignes dans les deux pays, auxquels s'ajoutent des difficultés de construction dans certaines régions.

Le coût total du projet devrait avoisiner les 50,6 milliards d'euros, un montant qui inclut la construction et la modernisation de près de 3 800 kilomètres de voies ainsi que plusieurs tunnels.

Fiche technique: projet prioritaire RTE-T n° 3 ⁽¹⁾

Distance	3 753 km
Temps de parcours antérieur	
Lisbonne-Madrid ⁽²⁾	10 h 40
Madrid-Barcelone ⁽²⁾	6 h 50
Temps de parcours prévu	
Lisbonne-Madrid ⁽²⁾	2 h 45
Madrid-Barcelone ⁽²⁾	2 h 38
Date estimative de fin des travaux	2020
Coût estimatif total prévu	50,6 milliards d'euros

⁽¹⁾ Chiffres tirés du rapport intermédiaire «TEN-T: Implementation of the Priority Projects — Progress Report, May 2008».

⁽²⁾ Parcours donnés à titre d'exemple — le projet inclut également d'autres parcours.



À la rencontre du coordinateur

Le Belge Étienne Davignon a été nommé coordinateur européen pour l'axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe en juillet 2005. M. Davignon a été commissaire européen à l'industrie de 1977 à 1985. Il a également travaillé à l'Agence internationale de l'énergie et a été ministre belge des affaires étrangères. «L'axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe représente un élément fondamental pour garantir la continuité du réseau ferroviaire transeuropéen», expliquait-il dans son rapport intérimaire de 2007.

En quoi consiste ce projet?

Des lignes à grande vitesse permettant des vitesses horaires de 250 kilomètres par heure seront posées le long de toutes les sections de l'axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe. La branche méditerranéenne verra la construction de nouvelles lignes entre Madrid et Barcelone, continuant jusqu'à Figueras pour se connecter au système ferroviaire français à Nîmes. En France, la priorité sera donnée à l'aménagement d'une nouvelle ligne entre Nîmes et Montpellier, dont l'achèvement est prévu pour 2013, et à la réalisation, principalement pour le fret, d'un contournement à ce niveau, un des principaux goulets d'étranglement sur cette ligne. Une nouvelle ligne à grande vitesse Montpellier-Perpignan devrait également voir le jour d'ici à 2020.

Sur la branche atlantique reliant Madrid à Valladolid, une nouvelle ligne à grande vitesse a été mise en service. La future connexion Vitoria-Irún — appelée l'«Y basque» — est en cours de construction et sera reliée au réseau français à grande vitesse. En France, le projet prévoit une extension de la ligne à grande vitesse de Dax à Bordeaux d'ici à 2020 et de Bordeaux à Tours d'ici à 2016, avec connexion au réseau à grande vitesse existant.

Le projet prévoit aussi de relier Madrid à Lisbonne et à Porto. Cette nouvelle ligne réduira considérablement les temps de parcours. Ainsi, le trajet Lisbonne-Madrid, qui s'effectuait en dix heures quarante minutes, ne prendra plus que deux heures quarante-cinq minutes.

Les défis

Le réseau ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe est confronté à plusieurs défis majeurs, dont un écartement des voies différents dans la péninsule Ibérique, qui rend la réalisation de l'interopérabilité entre les nouvelles voies et les voies existantes plus compliquée.

Des problèmes sont également apparus à Barcelone, d'aucuns craignant l'impact du projet sur des zones sensibles de grande importance culturelle. Ces craintes ont d'ailleurs provoqué des retards considérables sur le tronçon Madrid-Barcelone.

D'autres complications sont également apparues dans le secteur Figueras-Gérone, où la construction de la ligne pourrait prendre plus de trois ans de retard. L'aménagement de la section transfrontalière Perpignan-Figueras — en cours de réalisation et dont la gestion sera confiée à un partenariat public-privé — progresse conformément au calendrier. Toutefois, en raison des retards pour la section Figueras-Gérone, le projet devrait être sous-utilisé pendant plusieurs années.



© Shutterstock

Quels avantages offre ce projet?

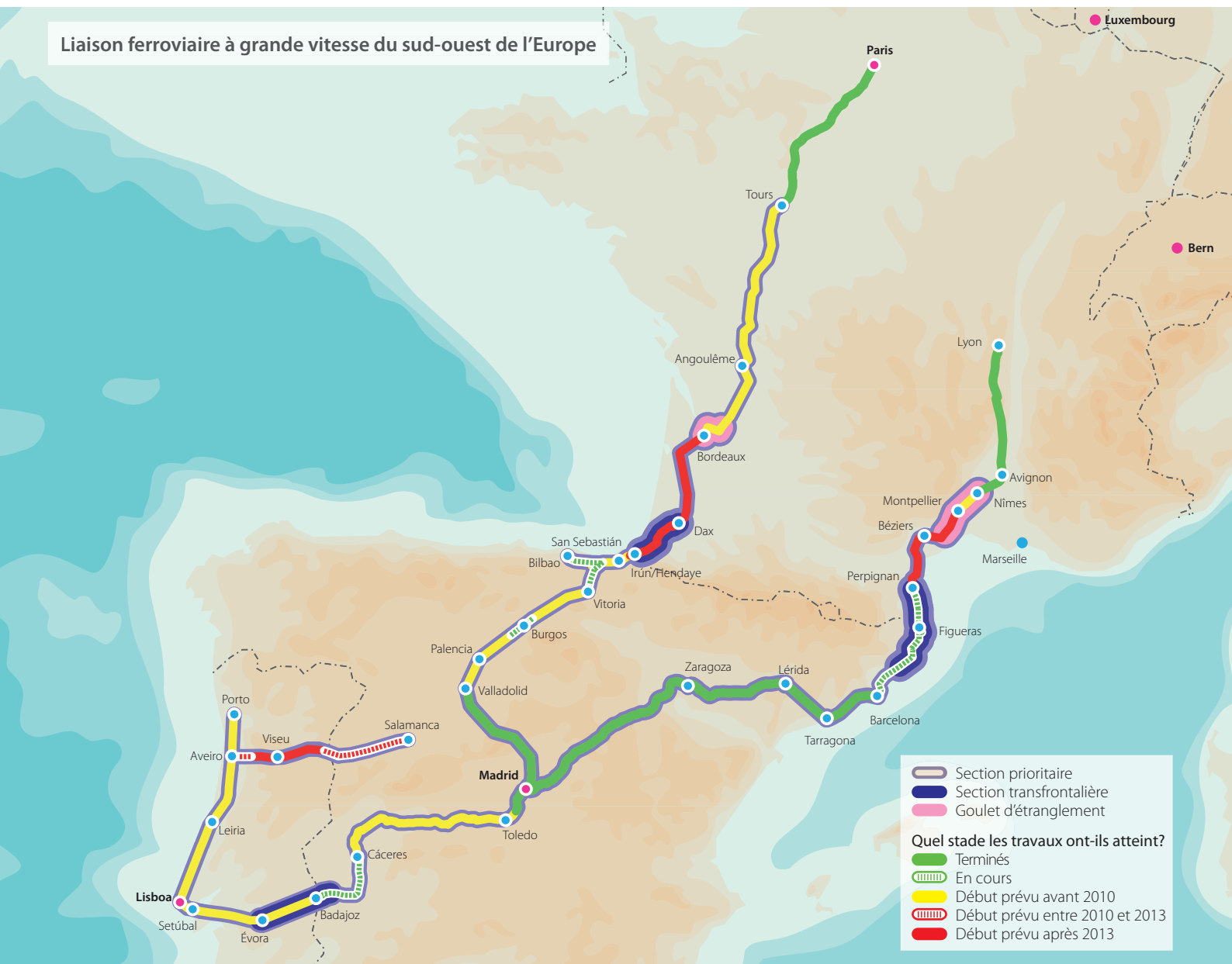
Le projet améliorera de manière significative l'accès de la péninsule Ibérique à la France et au reste de l'Europe, et vice versa. Et c'est là en effet l'objectif principal du projet. En outre, les temps de parcours en Espagne et au Portugal seront considérablement réduits. Il ne faudra ainsi plus que deux heures quarante-cinq minutes pour effectuer Lisbonne-Madrid contre dix heures quarante minutes actuellement, tandis que la durée du trajet entre Madrid et Barcelone passera de six heures cinquante minutes à deux heures trente-huit minutes.

Cette nouvelle ligne utilisera le système d'écartement européen classique, contrairement au système ibérique à écartement plus large, au bénéfice des voyageurs comme des opérateurs de transport. Il ne sera en effet plus nécessaire de changer de train à la frontière franco-espagnole,

ce qui facilitera et accélérera le transport. Le transport de marchandises en sera le premier bénéficiaire, en particulier au niveau des connexions transfrontalières. Les changements d'écartement ne seront plus nécessaires et les marchandises ne devront plus poursuivre leur parcours par la route comme c'est le cas actuellement pour des raisons d'économie de temps et d'argent. Les temps de transport entre la France et l'Espagne s'en trouveront ainsi considérablement réduits.

Le projet devrait également apporter des avantages majeurs pour l'environnement. La capacité du transport ferroviaire de marchandises devrait être renforcée, ce qui permettra une réduction importante des émissions de CO₂ par rapport à la situation actuelle, où la route domine dans les activités de transport de marchandises.

Liaison ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe





Quels sont les progrès réalisés à ce jour?

D'importantes avancées ont été réalisées sur plusieurs sections du projet. Sur la branche méditerranéenne, la section entre Madrid et Barcelone est opérationnelle depuis le 20 février 2008. Les travaux se poursuivent sur la section transfrontalière Perpignan-Figueras, une section qui devrait être terminée en février 2009, d'autant qu'une grande partie des travaux de génie civil sont d'ores et déjà achevés de part et d'autre de la frontière.

Sur la branche atlantique, la section Madrid-Valladolid, qui inclut un tunnel de 28 kilomètres de long, a été inaugurée le 22 décembre 2007. Les travaux sur l'«Y basque» ont déjà commencé, et la totalité de la section devrait être terminée en 2013. Des études doivent encore être achevées pour la jonction frontalière au niveau de Dax. L'assentiment public pour la ligne Dax-Bordeaux est attendu vers 2011-2012.

En ce qui concerne la ligne Madrid-Lisbonne-Porto, les ministres des transports d'Espagne et du Portugal ont insisté sur l'importance d'achever ce tronçon.

Une fois achevé, nul doute que ce projet profitera grandement au réseau transeuropéen de transport et à la péninsule Ibérique, accélérant et facilitant le transport de voyageurs et de marchandises tout en réduisant par la même occasion les émissions de CO₂.

Les rapports annuels complets 2006 et 2007 peuvent être consultés sur le site:
http://ec.europa.eu/ten/transport/coordinators/index_fr.htm

© Communautés européennes, 2008
 Reproduction autorisée, moyennant mention de la source.

Publié par:
 Direction générale de l'énergie et des transports
 Commission européenne — B-1049 Bruxelles
http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/index_fr.html